



# ALL INDIA LOCO RUNNING STAFF ASSOCIATION

## PUNE DIVISION, CENTRAL RAILWAY

Regd.No. 17903, H/Q- Aravindapalli, Lower Beniasole, Post.-Adra, Distt.-Purulia(W.B.), Pin 723121

CentralOffice : AILRSA BHAWAN, H.No. 333, Bhoor Bharat Nagar, Ghaziabad –201001. Tel.No. : 0120-2740025

**MANISH MISHRA**  
DIVISIONAL SECRETARY

EMAIL: [ailrsapune@gmail.com](mailto:ailrsapune@gmail.com)

**PINTU ROY**  
DIVISIONAL PRESIDENT

Letter no. AILRSA/DRM/PA/05/01,

Date:- 14.05.2026

सेवा में,

माननीय महाप्रबंधक महोदय (GM), मध्य रेलवे , CSMT.

माननीय मंडल रेल प्रबंधक (DRM), महोदय, पुणे मंडल, मध्य रेलवे ।

**विषय :-** दिनांक 15.05.2026 को आयोजित **LP & ALP** द्वारा **DRM** ऑफिस के समक्ष **“मुंडीगरम प्रदर्शन”** से पूर्व पुनः आपका ध्यान आकृष्ट लोको रनिंग स्टॉफ के विभिन्न समस्याओं जैसे - **Duty hours, H.Q Rest, P. Rest, Working System, FSD ढोने, H.Q से बाहर रहने, एवं वेतन/अलाउंस में विसंगति, इत्यादि, की ओर करना और उसके निदान हेतु निवेदन।**

महोदय,

**All India Loco Running Staff Association (AILRSA), PUNE DIVISION, C.Rly,** आपका ध्यान पुनः लोको रनिंग स्टॉफ की विभिन्न समस्या और रेल के संरक्षा की ओर आकर्षित करना चाहता है। डिविजन में लोको रनिंग स्टॉफ पिछले दिनों अनिश्चित काल आंदोलन कर अपनी समस्याओं की ओर आपका ध्यान आकृष्ट किया था, लेकिन **ADRM** महोदय के अध्यक्षता में हुई बैठक से मंडल प्रशासन एक भी समस्या का समाधान कराने में सकारात्मक भूमिका में नजर नहीं आए । लोको रनिंग स्टॉफ केवल यह चाहता है कि रेलवे बोर्ड द्वारा स्थापित नियम और संवैधानिक प्रावधान को लागू कर दिया जाए । किन्तु पिछली बैठक **22.04.2026** को यह महसूस हुआ है **मंडल प्रशासन** किसी भी कानून, सुरक्षा नियम और संवैधानिक प्रावधान पर विश्वास नहीं रखते हैं। और स्वयं के द्वारा गढ़े गए आदेश को लागू कराना चाहते हैं, और उनके गलत आदेशों को पालन करने में असमर्थ कर्मचारी पर दंडात्मक कार्यवाही कर अपना दमनात्मक मानसिकता जाहिर कर दिया है। जिससे लोको रनिंग स्टॉफ में काफी नाराजगी और आक्रोश है। जिस कारण संगठन दिनांक **15.05.2026** को **DRM ऑफिस, PUNE** के समक्ष लोको रनिंग स्टॉफ के साथ **मुंडीगरम प्रदर्शन** करने का निर्णय लिया है जिसकी सूचना पूर्व में दिया जा चुका है। किन्तु संगठन एक बार फिर प्रशासन और कर्मचारियों के बीच औद्योगिक सम्बन्ध स्थापित करने के विचार से निम्न समस्याओं पर विचार करने का आग्रह करता है और अपेक्षा करता है कि रेल प्रशासन स्थापित नियम को लागू करने में विश्वास रखेगा :-

### **1. Duty hours of Loco Running staff (लोको रनिंग केडर का ड्यूटी आवर्स):-**

**महोदय,** इस विषय की ओर आप का ध्यानाकर्षण किया जाता है कि **HPC** के रिपोर्ट के बाद रेलवे बोर्ड दिनांक 28.11.2016 को **RBE No. 143/2016** निर्गत किया जिसके पैरा –(ii) में रनिंग ड्यूटी 9 घंटा निर्धारित किया, जिसका सीधा-सीधा अर्थ है कि **s/on** से **s/off** तक एक रनिंग ट्रेन में रनिंग स्टाफ की ड्यूटी 9 घंटा है। इस बात की पुष्टि रेलवे बोर्ड के संरक्षा निदेशक के पत्रांक:-2005/safty (DM)/Running staff Duty, दिनांक 13.07.2021, तथा 2021/Safty(DM)9 hrs & EQ Failures, दिनांक:-03/06/2022 से होती है। यदि 9 घंटा में गाड़ी गंतव्य स्थान पर नहीं पहुंचती है या पहुंचने की संभावना

नहीं होती है, तब रिलीफ देते हुए **s/off station/Lobby** तक ले जाकर **s/off** करने के लिए कुल ड्यूटी 11 घंटा का प्रावधान किया गया है जिसे **RBE No. 143/2016** के पैरा- (i) में **Total Duty at a stretch From s/on to s/off 11 hours** कहा गया है। परन्तु इसे **Misinterpret** करते हुए सामान्य परिस्थिति में भी **9+2=11** घंटा ड्यूटी करने की सोच बना लिया गया है और इंजन कर्मिंदल को 9 घंटा ड्यूटी पूर्ण पर 9+2 घंटा तक गाड़ी चलाने/कार्य करने हेतु मेमो दिया जाता है, जिससे **s/on** से **s/off** सिर्फ 12 घंटा से अधिक तक कुल ड्यूटी होता है जिससे **9 hrs duty** निर्देश का उल्लंघन किया जा रहा है। इस बात का उदाहरण दिनांक 12.10.2023 को ट्रेफिक निदेशक रेलवे बोर्ड द्वारा निर्गत निर्देश & दिनांक 01.03.2023 को मध्य रेलवे के **PCOM** श्री मुकुल जैन द्वारा निर्गत निर्देश:-**T 483.M.Crew** है।

रेलवे बोर्ड के निर्देश:-**E(LL)77/HER/29, on dated 16.4.1979** के आधार पर **LPM** का ड्यूटी **Intensive** के रूप में लेते हुए 14 दिन के लिए 90 घंटा निर्धारित किया गया है। इसलिए **LPM** का रनिंग ड्यूटी 6 घंटा से अधिक नहीं होना चाहिए और कुल ड्यूटी, साइन ऑन से साइन ऑफ तक 8 घंटा से अधिक नहीं होना चाहिए। मेल एक्सप्रेस का लिंक इस प्रकार हो कि पूर्ण रात्री ड्यूटी भी ना हो। दिनांक:-11/12/2009 को **LEO/C/ Madurai, mail express train no 2636** में फुटप्लेट करते हुए **Nature of job** का अवलोकन किया था और सिफारिश किया था कि कार्य के प्रकृति **Intensive** है। इस लिए 6 घंटा से अधिक ड्यूटी नहीं होना चाहिए।

## **2. RBE No. 143/2016 एवं संरक्षा निदेशों के विपरीत 09 घंटे से अधिक रनिंग ड्यूटी करने में असमर्थ रनिंग स्टॉफ पर की गई दंडात्मक कार्यवाही/चार्जशीट/पनिशमेंट आदेश को निरस्त किए जाने बाबत।**

सविनय निवेदन है कि **HPC** की संस्तुतियों के अनुपालन में रेलवे बोर्ड द्वारा दिनांक 28.11.2016 को **RBE No. 143/2016** निर्गत किया गया। उक्त आदेश के पैरा-(ii) में स्पष्ट रूप से रनिंग ड्यूटी 09 घंटे निर्धारित की गई है। इसका स्पष्ट एवं स्वाभाविक अर्थ यह है कि किसी रनिंग ट्रेन में इंजन कर्मिंदल की नियमित रनिंग ड्यूटी **Sign On** से **Sign Off** तक **अधिकतम 09 घंटे** होगी।

इस तथ्य की पुष्टि रेलवे बोर्ड के संरक्षा निदेशक द्वारा निर्गत निम्न निर्देशों से भी होती है :-

- पत्रांक :- 2005/**Safety(DM)/Running Staff Duty** दिनांक 13.07.2021
- पत्रांक :- 2021/**Safety(DM)/9 hrs & EQ Failures** दिनांक 03.06.2022

उक्त निर्देशों में स्पष्ट किया गया है कि **09 घंटे** की ड्यूटी सीमा संरक्षा से प्रत्यक्ष रूप से जुड़ी हुई है तथा इसे सामान्य परिस्थिति में उल्लंघन नहीं किया जा सकता।

- **RBE No. 143/2016** के पैरा-(i) में **"Total Duty at a stretch from Sign On to Sign Off – 11 Hours"** का प्रावधान केवल ऐसी असाधारण परिस्थिति के लिए है, जब **09 घंटे** के भीतर गाड़ी गंतव्य स्थान पर नहीं पहुँच सके अथवा पहुँचने की संभावना न हो तथा रनिंग स्टॉफ को रिलीफ देते हुए नजदीकी स्टेशन/लॉबी तक ले जाकर **Sign Off** कराया जाना आवश्यक हो।
- अर्थात् 11 घंटे की सीमा कोई नियमित कार्य अवधि नहीं है, बल्कि यह केवल आकस्मिक एवं रिलीफ व्यवस्था हेतु अधिकतम सीमा (**Outer Limit**) है।
- परन्तु वर्तमान में कई स्थानों पर उक्त नियमों का गंभीर रूप से गलत अर्थ (**Misinterpretation**) करते हुए सामान्य परिस्थिति में भी **"09+02 = 11 घंटे"** को नियमित ड्यूटी मान लिया गया है। परिणामस्वरूप इंजन कर्मिंदल को 09 घंटे पूर्ण होने के पश्चात भी 02 घंटे तक अतिरिक्त गाड़ी चलाने हेतु दबाव डाला जाता है तथा मेमो जारी किया जाता है।
- व्यवहारिक रूप से ऐसी स्थिति में **Sign On** से **Sign Off** तक कुल ड्यूटी अवधि 12 घंटे अथवा उससे अधिक हो जाती है, जो कि **HPC** की संस्तुति, **RBE No. 143/2016** तथा रेलवे बोर्ड के संरक्षा निर्देशों का प्रत्यक्ष उल्लंघन है।

### इस संदर्भ में निम्न निर्देश भी उल्लेखनीय हैं :-

- ट्रेफिक निदेशक, रेलवे बोर्ड द्वारा दिनांक 12.10.2023 को निर्गत निर्देश।
- **PCOM**, मध्य रेलवे श्री मुकुल जैन द्वारा दिनांक 01.03.2023 को निर्गत निर्देश :- **T/483/M.Crew**।

उक्त निर्देशों के कारण व्यावहारिक रूप से 09 घंटे की सुरक्षित रनिंग ड्यूटी व्यवस्था निष्प्रभावी होती जा रही है, जिससे रनिंग स्टॉफ पर शारीरिक एवं मानसिक थकान बढ़ रही है तथा रेल संरक्षा पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ना स्वाभाविक है।

यह स्थापित विधिक सिद्धांत है कि किसी कर्मचारी को संरक्षा संबंधी वैध निर्देशों के अनुपालन हेतु दंडित नहीं किया जा सकता। जब रेलवे बोर्ड स्वयं 09 घंटे की रनिंग ड्यूटी सीमा निर्धारित कर चुका है, तब 09 घंटे से अधिक ड्यूटी करने में असमर्थता व्यक्त करने वाले रनिंग स्टॉफ पर चार्जशीट जारी करना अथवा दंड देना पूर्णतः अन्यायपूर्ण, अवैध, मनमाना एवं प्राकृतिक न्याय के सिद्धांतों के विरुद्ध है।

### अतः आपसे विनम्र निवेदन है कि :-

- 09 घंटे से अधिक रनिंग ड्यूटी करने से असमर्थ रहने वाले रनिंग स्टॉफ पर जारी सभी चार्जशीट, **DAR** कार्यवाही एवं पनिशमेंट आदेश को तत्काल प्रभाव से निरस्त किया जाए।
- सभी मंडलों को स्पष्ट निर्देश जारी किया जाए कि **RBE No. 143/2016** के अंतर्गत **09 घंटे** की रनिंग ड्यूटी ही सामान्य एवं वैध ड्यूटी सीमा है।
- 11 घंटे की सीमा को केवल आकस्मिक परिस्थिति एवं रिलीफ व्यवस्था हेतु अधिकतम सीमा (**Outer Limit**) माना जाए, न कि नियमित कार्य अवधि।
- किसी भी परिस्थिति में 09 घंटे पूर्ण होने के पश्चात रनिंग स्टॉफ को दंडात्मक दबाव देकर कार्य कराने की प्रथा तत्काल बंद की जाए।
- संरक्षा निर्देशों का उल्लंघन करने वाले अधिकारियों की जवाबदेही निर्धारित की जाए।
- रेल संरक्षा एवं रनिंग स्टॉफ के स्वास्थ्य हित में यह अत्यंत आवश्यक है कि रेलवे बोर्ड द्वारा जारी मूल संरक्षा भावना एवं **HPC** की संस्तुतियों का अक्षरशः पालन सुनिश्चित कराया जाए।

### **3. Periodical Rest( साप्ताहिक/आवधिक रेस्ट):-**

इस रेस्ट के संबंध में आपका ध्यान आकर्षण किया जाता है कि लोको रनिंग स्टाफ का पेरियोडिकल रेस्ट रेलवे एक्ट 1989 के पारा 133(2), **HOER- 2005** के नियम 12(3) के अनुसार देने के लिए दिनांक 7.10.2016 के रेलवे बोर्ड का पत्रांक:- **E(LL)2009/HER/1, para- 2** अंतर्गत प्रावधान किया हुआ है, परंतु इसे पालन नहीं किया जा रहा है और मंडल स्तर पर पेरियोडिकल रेस्ट के नाम पर **S/on** के समय से मात्र 30 घंटा का रेस्ट दिया जा रहा है। इसका मैसेज इस प्रकार आता है।

**Dear DD1608, Your existing rest 16 hrs has been modified to 30 by User:cccngp CRIS/CMS.**

अर्थात् हेडक्वार्टर रेस्ट 16 घंटा में ही पेरियोडिकल रेस्ट 30 घंटा के नाम पर 14 घंटा जोड़ते हुए और इसे मोडिफाई करते हुए आवधिक विश्राम दिया जा रहा है, जो एक प्रकार से पेरियोडिकल रेस्ट में गैरकानूनी कटौती है। चूंकि मुख्यालय रेस्ट और पेरियोडिकल रेस्ट दोनों रेस्ट के नियम अलग-अलग हैं। अलग-अलग तरह से दिया जाने का प्रावधान है और उद्देश्य भी अलग-अलग है। इसके संदर्भ में **RLC, CAT and HC बेंगलोर** का भी आदेश भी निर्गत हुआ है, जो इस प्रकार है

- दिनांक:- 22.10.2001, **OA No. 95/1/2000-B2, RLC, Bangalore** ,
- दिनांक:- 1/4/2010, **OA No. 33/2008, CAT, Bangalore** ,
- दिनांक:- **W.P.No. 66707/2010(S-CAT)**, बेंगलोर हाई कोर्ट, धारवाड़ बेंच ,

इन सभी आदेशों से भी साबित हुआ है कि मुख्यालय विश्राम और आवधिक विश्राम दोनों विश्राम अलग-अलग है। इसलिए 30 घंटा का आवधिक विश्राम मुख्यालय विश्राम 16 घंटा के साथ लगातार देना है। अर्थात्  $16 + 30 =$  कुल 46 घंटे का रेस्ट देना है। आवधिक विश्राम के नाम पर सिर्फ 30 घंटा दिया जाता है, तब 16 घंटा, जो कटौती हो रहा है, का दोगुनी दर से समयोपरी भत्ता क्षतिपूर्ति के रूप में भुगतान करने का आदेश है। अतः आपसे आग्रह है कि दिनांक 7.10.2016 के रेलवे बोर्ड के निर्देश के आधार पर हेड क्वार्टर रेस्ट 16 घंटा के साथ लगातार लगाकर 30 घंटा का आवधिक रेस्ट दिया जाय। अर्थात्  $16 + 30 =$  कुल 46 घंटा का रेस्ट दिया जाए।

**महोदय**, मेन लाइन कार्यरत लोको पायलट & सहायक लोको पायलट डेली हेडक्वार्टर रेस्ट 16 घंटा नहीं लेता/ मिलता है। रनिंग रूम रेस्ट मात्र 6/8 घंटा लेते हुए 10-12 घंटा कार्य करता है और फिर से रनिंग में रुकता है, जहां पुनः मात्र 6/8 घंटा का रेस्ट लेते हुए पुनः 10-12 घंटा कार्य करते हुए हेडक्वार्टर आता है तब उसे ट्रीप रेस्ट 16 घंटा दिया जाता है। रनिंग रूम में दो बार 8 घंटा रेस्ट ( $8 \times 2 = 16$ ) कम लेता/ मिलता है। इसकी क्षति पूर्ति का कोई प्रावधान नहीं है। इसलिए ट्रीप रेस्ट के अतिरिक्त 30 घंटा का आवधिक विश्राम का प्रावधान है, क्योंकि उसे पारिवारिक और सामाजिक कार्य भी करना होता है।

**महोदय**, आपका ध्यान आकर्षण इस ओर भी किया जाता है कि कंटीन्यूयस कैटेगरी में कार्यरत अन्य रेल सेवक को जब 14 दिन में दो पेरियोडिकल रेस्ट नहीं दिया जाता है तब बाद में वैसे रेल सेवक को "दो कंपनसेटरी रेस्ट" दिया जाता है, जो यह साबित करता है कि मुख्यालय रेस्ट के अतिरिक्त पेरियोडिकल रेस्ट है। जो दिया जाना अति आवश्यक है। अन्यथा संरक्षा बाधित होने का पूर्ण संभावना होता है और ऐसा हो भी रहा है। लोको रनिंग केडर का रेस्ट देने में उल्लेखित सभी नियम और निर्देशों का उल्लंघन हो रहा है।

#### **4. Night Duty of Loco Running staff (लोगों रनिंग स्टाफ की लगातार रात्रि ड्यूटी):-**

इस विषय पर आपको अवगत कराया जाता है कि विभिन्न दुर्घटना के **Observation and intensive study** के बाद पाया गया कि रात्रि ड्यूटी (**Night duty**) के कारण दुर्घटनाओं में वृद्धि हो रही है। इसीलिए **Report** के पारा 4-3-3-3 आधार पर सिफारिश क्रमांक 9.17 के अन्तर्गत लगातार दो नाइट ड्यूटी के बाद तीसरी पूर्ण नाइट इन वेड का सिफारिश किया गया था, जिसे रेलवे बोर्ड के द्वारा आंशिक रूप से ही स्वीकार किया गया और रेलवे बोर्ड दिनांक 02/02/2016 के स्वीकृति 4 नाइट तक सीमित किया गया और **RBENo.120/2016, on dated 13.10.2016** के पारा-(vi) में आया।

और इसी **RBE NO. 120/2016, Dated 13.10.2016** के पैरा-2 में यह स्पष्ट किया है कि अन्य सभी मौजूदा नियम रेलवे अधिनियम 1989 एवं रेल सेवक **HOER** नियम, 2005 के अन्य मौजूदा प्रावधान लागू होंगे। और **HOER** नियम, 2005 के पैरा - 2 में नाइट ड्यूटी के अवधि को 22:00 बजे से 06:00 बजे तक परिभाषित किया गया।

**किन्तु** मंडल के अधिकारी महोदय द्वारा इस नाइट की परिभाषा को बदलकर 00:00 बजे से 06:00 बजे के अनुसार गणना किया जा रहा है। जिससे लोको रनिंग स्टाफ कई रातों तक **full night** विश्राम नहीं कर पा रहा है। जिससे कर्मचारियों के स्वास्थ्य तो प्रभावित हो ही रहे हैं साथ साथ रेल के सुरक्षा भी खतरे में है। अतः निवेदन है कि पूर्व की तरह निर्धारित नाइट ड्यूटी के समय को 22:00 बजे से 06:00 बजे तक गणना कर रात्रि विश्राम दिया जाए, ताकि **crew** के स्वास्थ्य के साथ रेल सुरक्षा भी सुनिश्चित किया जा सके।

## **5. रेस्ट पूर्ण होने के 02 घंटा पूर्व, ट्रेन वर्किंग के लिए, काल करना और निर्धारित H.Q Rest & Out station Rest नहीं देना ( H.Q Rest, Out Station Rest. & 2 Hrs Call Time):-**

इस मद पर प्रस्तुत करना है कि वैसे लोको रनिंग स्टाफ जो मेन लाइन ट्रेन वर्किंग करते हुए मुख्यालय के बाहर जाता है और बाहर में रनिंग रूम रेस्ट मात्र 8 घंटा लेकर मुख्यालय की ओर कार्य करते हुए आता है, उसके लिए **scale of H.Q.Rest 16** घंटा निर्धारित किया गया है। पुनः ट्रेन वर्किंग के लिए निर्धारित **H.Q. Rest 16** घंटा पूर्ण होने पर 2 घंटे का **Call Time /Prepratory Time** देते हुए ड्यूटी पर बुलाने का प्रावधान है, इसके बावजूद **RBE No. 120/2016** के पारा (VIII) में **Call Notice** को **H.Q. Rest एवं Out Station Rest** का पार्ट माना गया, जो कि गलत था, क्योंकि रनिंग अलाउंस नियम 1981 के नियम-10, **IREM-Vol-909 and IREC-Vol-II** के नियम- 1511, **Rest** के बीच में **Call Notice** देने को **Breach of Rest** कहा गया है। इसीलिए इसके विरोध में दिनांक 22/01/2018 को **AIRF** के साथ रेलवे बोर्ड के **PNM 20/2009 & 30/2016 "Rest Rule for Running Staff"** में रेलवे बोर्ड ने स्वीकार किया कि **H.Q. Rest 16** घंटा और **Out Station Rest 8** घंटा के पूर्ण होने पर ही **Call Notice** दिया जाएगा। इसके लिए दिनांक:- 17-07-2018 को रेलवे बोर्ड पत्रांक -**E(LL)/2009/HER/1** निर्गत करते हुए निदेश दिया गया कि "**H.Q. Rest 16** घंटा एवं **Out Station Rest 8** घंटा पूर्ण होने पर ही काल नोटिस दिया जाय। परंतु दिनांक 02/08/2018 को पुनः इस निर्देश को **Pended** करते हुए निर्धारित **H.Q. Rest 16** घंटा और **Out Station Rest 8** घंटा के पूर्ण होने के पूर्व से **call Notice** दिया जाने लगा। लेकिन 04/05/2022 को **SPAD** के अध्ययन के बाद निर्गत रेलवे बोर्ड के निर्देश में **HQ Rest एवं Out Station Rest** पूर्ण होने पर ही कॉल नोटिस देने का निर्देश है। इस क्रम में दिनांक 11.01.2024 को संरक्षा निर्देश के पत्रांक 2023/**Safety (IMP)/3/10/2**, मद 17(a) & 17(b) में **Minimum HQ Rest – 16** घंटा और **Minimum Out Station Rest -8** घंटा देने का निर्देश है। फिर भी 16 घंटा और 8 घंटा पूर्ण होने के पूर्व काल नोटिस देना जारी है, जो **LP/ALP 16** एवं 8 घंटा के दो घंटा पूर्व काल नोटिस स्वीकार नहीं करता है, उसे अनुशासनिक कार्यवाही भी किया गया है। अतः इसमें समावेश सभी विषय वस्तु को संज्ञान में लेते हुए **HQ Rest Minimum 16** घंटा और **Out Station Rest Minimum 8** घंटा का सुनिश्चित करवाने का कृपा करें। 2 घंटा काल नोटिस किसी रेस्ट का भाग नहीं था और ना ही है। दिनांक:-28-02-2020 को **CMS** के **GM** के पत्र में भी 16 घंटा ही रेस्ट निर्धारित किया गया है।

## **6. हेडक्वार्टर ओवरशूट/ बायपास कराना :-**

**महोदय, RBE No.143/2016, on dated 28.11.2016** के पारा (vi) में स्पष्ट प्रावधान है कि "**इन कमिंग ड्यूटी आवर्स को ध्यान में रखे बिना मुख्यालय विश्राम 16 घंटा होगा।**" परंतु मंडलीय रेल प्रशासन 72 घंटा बाहर रखने की मानसिकता तथा प्रत्येक ट्रीप में निर्धारित कार्य के घंटा (9 घंटा) से अधिक ड्यूटी कराने की सोच के साथ मुख्यालय ओवरशूटिंग/बायपास का अवैध निर्देश ट्रेन कर्मिंदल को देते हुए, भयपूर्वक, मुख्यालय ओवरशूटिंग करवाने का प्रयास किया जाता है। इसके कारण चिंतित मानसिकता के साथ कर्मिंदल ट्रेन परिचालन करता है, जिससे **SPAD** की संभावना बनी रहती है। जो कर्मिंदल मुख्यालय ओवरशूटिंग नहीं करना चाहते हैं उन्हें अनुशासनीय कार्रवाई करते हुए परेशान किया जाता है। जो कि सही नहीं है। अतः मुख्यालय ओवरशूटिंग बंद करवाने का कृपा करें।

## **7. 36 घंटा से अधिक 72 घंटा तक मुख्यालय से बाहर रखना :-**

**महोदय, HPC Report** के बाद **RBE NO. 120/2016, on dated 13.10.2016** को निर्गत हुआ, जिसके पारा (V) में अधिकतम 72 घंटा तक बाहर रखने का प्रवधान किया गया था और सिफारिश क्रमांक 9.16 के अर्न्तगत 2020 तक इसे 48 घंटा तक सीमित करने की बात स्वीकार किया गया। इसके बाद रेलवे बोर्ड के साथ **AIRF** के **PNM** मिटिंग दिनांक 22 & 23.11. 2016 को हुआ, जिसमें दिनांक:- 26.02.2017 के रेलवे बोर्ड के पत्रांक **E(LL)/2009/HER/I** को पुनः लागू करते हुए 36 घंटा से अधिक अवधि तक रुकने के केस को गहन निगरानी (**Close Monitoring**) करते हुए 36 घंटा तक लाने का निर्देश दिया गया, परन्तु मंडलीय और क्षेत्रीय रेलवे इसके विपरीत अधिक से अधिक 72 घंटा तक रखने का प्रयास जारी रखा है, जो रेलवे बोर्ड के निर्देश का उल्लंघन है। अतः मुख्यालय से बाहर 36 घंटा से अधिक नहीं रखवाने का कृपा करें।

## **8. CMS के द्वारा ड्यूटी आवर्स का छेड़ छाड़ करना और कम ड्यूटी आवर्स दिखाना और OTA में कमी करना :-**

निवेदन है कि **Crew Management System (CMS)** भारतीय रेल में रनिंग स्टॉफ की वास्तविक ड्यूटी अवधि, विश्राम, माइलेज, संरक्षा निगरानी एवं **Hours of Employment Regulations (HOER)** के अनुपालन हेतु स्थापित एक आधिकारिक एवं संरक्षा संवेदनशील प्रणाली है।

परन्तु अत्यंत गंभीर चिंता का विषय है कि विभिन्न स्थानों पर **CMS** में रनिंग स्टॉफ के वास्तविक **Duty Hours, Sign On, Sign Off, Lobby Arrival, Train Arrival** तथा **Duty Completion Time** में परिवर्तन/छेड़छाड़ कर वास्तविक ड्यूटी अवधि को कम प्रदर्शित किया जा रहा है।

यह कृत्य न केवल प्रशासनिक अनियमितता है, बल्कि रेल संरक्षा, श्रम कानून, **HOER** तथा रेलवे बोर्ड के संरक्षा निर्देशों के प्रत्यक्ष उल्लंघन की श्रेणी में आता है।

**CMS** एक **Official Electronic Record** है। इसमें जानबूझकर गलत समय दर्ज करना भारतीय दंड संहिता एवं सूचना प्रौद्योगिकी संबंधी सिद्धांतों के अंतर्गत गंभीर कदाचार की श्रेणी में आता है।

### **अतः आपसे विनम्र निवेदन है कि :-**

- **CMS** में **Duty Hours, Sign On/Sign Off** एवं अन्य रनिंग डेटा में की जा रही सभी प्रकार की **Manual Alteration/Manipulation** की उच्च स्तरीय जांच कराई जाए।
- पिछले वर्षों में 09 घंटे एवं 11 घंटे से अधिक ड्यूटी वाले मामलों का **Audit** कराया जाए।
- सभी **CMS Entries** का **Digital Log** एवं **Edit History** सुरक्षित रखा जाए तथा रनिंग स्टॉफ को उपलब्ध कराया जाए।
- **CMS** डेटा में परिवर्तन करने वाले अधिकारियों/कर्मचारियों की जवाबदेही निर्धारित कर दंडात्मक कार्यवाही की जाए।
- रनिंग स्टॉफ को उनके वास्तविक **Sign On/Sign Off** एवं **Duty Record** का स्वतः **SMS/Online Copy** उपलब्ध कराया जाए।
- यह सुनिश्चित किया जाए कि **CMS** केवल वास्तविक समय (**Real Time Actual Working**) के आधार पर संचालित हो, न कि प्रशासनिक सुविधा के आधार पर।

रेल संरक्षा, पारदर्शिता एवं प्राकृतिक न्याय के हित में यह अत्यंत आवश्यक है कि **CMS** जैसे **Safety Sensitive System** की विश्वसनीयता अक्षुण्ण रखी जाए। यदि वास्तविक ड्यूटी रिकॉर्ड ही परिवर्तित किए जाएंगे, तो पूरी **Fatigue Management** प्रणाली अर्थहीन हो जाएगी तथा इसका गंभीर प्रभाव रेल संचालन की सुरक्षा पर पड़ेगा।

*अतः प्रकरण में तत्काल हस्तक्षेप कर आवश्यक सुधारात्मक एवं दंडात्मक कार्यवाही करने की कृपा करें।*

## **9. रनिंग स्टॉफ को 120 Kms Minimum Guaranteed Mileage के अतिरिक्त Spare Mileage (Half of Actual Distance) का भुगतान एवं CMS में Auto Update लागू किए जाने बाबत।**

रेलवे बोर्ड के पत्र संख्या **E(P&A)II-85/FE-4/3** दिनांक 25.05.1985 के **Item (iii)** में स्पष्ट निर्देश दिया गया है कि **identified section** पर कार्य करने वाले रनिंग स्टॉफ को 120 किलोमीटर **Minimum Guaranteed Kilometrage** दिया जाएगा तथा इसके अतिरिक्त **duty** के पूर्व अथवा पश्चात **passenger travelling** के दौरान तय दूरी का **Half Mileage (Spare Mileage)** अलग से भुगतान किया जाएगा।

किन्तु, वर्तमान में **CMS** एवं संबंधित विभागों द्वारा प्रचलित व्यवस्था के अंतर्गत **120 Km Minimum Guarantee** में ही सभी प्रकार के **Mileage/Allowance** को समाहित कर सीमित कर दिया जा रहा है, जो कि रेलवे बोर्ड के उपर्युक्त स्पष्ट आदेश एवं स्थापित **Running Allowance Rules** के पूर्णतः विरुद्ध है।

**120 Km Minimum Guarantee** का उद्देश्य केवल **identified section** पर कार्य करने हेतु न्यूनतम किलोमीटर सुरक्षा प्रदान करना है, न कि इसके भीतर **Spare Mileage** अथवा **Passenger Travelling Mileage** को समाहित कर देना। बोर्ड के आदेशानुसार **Half Mileage** अतिरिक्त देय है और इसे अलग मद में भुगतान किया जाना अनिवार्य है।

**अतः मांग की जाती है कि —**

- सभी **eligible Running Staff** को **120 Km Minimum Guaranteed Mileage** के अतिरिक्त **Passenger Travelling** का **Half Mileage** पृथक रूप से भुगतान किया जाए।
- **CMS** में ऐसी व्यवस्था तत्काल लागू की जाए जिससे: **120 Km Minimum Guarantee** स्वतः लागू हो,
- तथा अतिरिक्त **Spare Mileage (Half of Actual Distance) Auto Calculate** एवं **Auto Update** होकर भुगतान हेतु प्रदर्शित हो।
- वर्तमान में चल रही गलत प्रथा, जिसमें सभी प्रकार के **Mileage** एवं **Allowances** को **120 Km** में सीमित कर दिया जाता है, उसे तत्काल समाप्त किया जाए।
- पूर्व में हुए भुगतान विसंगतियों की समीक्षा कर **Running Staff** को देय बकाया **Mileage/Allowance** का भुगतान किया जाए।

*यह केवल आर्थिक विषय नहीं बल्कि रेलवे बोर्ड के वैध आदेशों एवं **Running Staff** के स्थापित अधिकारों के पालन का प्रश्न है। अतः इस पर तत्काल आवश्यक कार्यवाही की जाए।*

**10. LPG के पदोन्नति पर वेतन/भत्ता का उचित निर्धारण :-**

आप जानते हैं कि रेलवे बोर्ड द्वारा जारी पत्र संख्या **No. 2004/M(L)/466/7101** दिनांक 31.08.2009 के अनुसार **ALP/Shunter** से **LP(Goods)** में पदोन्नति प्राप्त कर्मचारियों को नियमित रूप से स्वतंत्र रूप से कार्य करने से पूर्व अनिवार्य रूप से प्रायोगिक लोको हैंडलिंग प्रशिक्षण (**Practical Loco Handling Training**) प्रदान किया जाना निर्धारित किया गया है। उक्त पत्र में स्पष्ट उल्लेख है कि यह प्रशिक्षण पदोन्नति प्रक्रिया का ही अभिन्न अंग है तथा प्रशिक्षण पूर्ण होने एवं सक्षम अधिकारी द्वारा प्रमाणित किए जाने के उपरांत कर्मचारी को स्वतंत्र रूप से **LP** के रूप में कार्य कराया जाता है।

अतः यह स्पष्ट है कि कर्मचारी की पदोन्नति प्रभावी तिथि (**Date of Promotion Order**) वही मानी जाएगी जिस दिन उसे **LP(Goods)** पद पर पदोन्नति आदेश जारी किया गया है, न कि बाद में प्रशिक्षण अथवा स्वतंत्र बुकिंग की तिथि। प्रशिक्षण केवल कार्य दक्षता एवं सुरक्षा सुनिश्चित करने हेतु है, पदोन्नति को स्थगित करने हेतु नहीं।

इसके बावजूद अनेक मामलों में यह देखा जा रहा है कि **LP(Goods)** में पदोन्नति आदेश जारी होने के पश्चात भी कर्मचारियों का : वेतन निर्धारण (**Pay Fixation**), रनिंग अलाउंस, किलोमीटर भत्ता, पदोन्नति से संबंधित अन्य वित्तीय लाभ, वास्तविक पदोन्नति आदेश की तिथि से न देकर बाद की किसी तिथि से दिया जा रहा है, जो कि रेलवे बोर्ड के उपरोक्त निर्देशों एवं सेवा न्याय के सिद्धांतों के विपरीत है।

**अतः आपसे विनम्र अनुरोध है कि :**

- **LP(Goods)** में पदोन्नति प्राप्त सभी रनिंग स्टॉफ का वेतन निर्धारण पदोन्नति आदेश की तिथि से किया जाए।
- रनिंग अलाउंस एवं अन्य सभी वित्तीय लाभ भी उसी तिथि से देय किए जाएं।
- यदि किसी कर्मचारी का लाभ विलंब से निर्धारित किया गया हो तो उसे एरियर सहित भुगतान किया जाए।
- मंडल स्तर पर इस संबंध में स्पष्ट आदेश जारी कर भविष्य में अनावश्यक विसंगति समाप्त की जाए।

**यह न केवल रेलवे बोर्ड के निर्देशों के अनुरूप होगा बल्कि रनिंग स्टॉफ के साथ न्यायसंगत व्यवहार भी सुनिश्चित करेगा ।**

## 11. Fog Safe Device ( FSD) is being forced upon crew round the year :-

महाशय, जैसा कि आप जानते हैं कि **Fog** के परिस्थिति में, जहां गाड़ी की गति बहुत कम रहने पर सिग्नल का पोस्ट, न्यूट्रल सेक्शन एवं गेट के सही लोकेशन की जानकारी नहीं मिल पाता है, वहीं पर फॉग सेफ डिवाइस इंजन क्रू को मात्र 500 मीटर की दूरी पर से मात्र एक बार ही काल ऑट करते हुए अवगत कराता है। यह एक अस्थायी व्यवस्था है, परंतु सामान्य स्थिति में पूर्ण गति से ट्रेन संचालित होता है इसलिए इंजन क्रू को **FSD** की सहायता नग्न है, क्योंकि 500 मीटर के पूर्व ही इंजन क्रूज सिग्नल पोस्ट को पहचान कर सिग्नल कॉल आउट करता है। ऐसी स्थिति में **FSD** पर निर्भरता स्पैड जैसी घटना को निमंत्रण दे सकती है। इसलिए सामान्य स्थिति में ट्रेन परिचालन के लिए **FSD** को अनिवार्य और स्थायी नहीं किया जाए। इसके बावजूद यदि प्रशासन **FSD** को अनिवार्य और स्थाई करना चाहती है तो इससे अन्य यंत्रों के जैसा इसे भी इंजन में स्थाई रूप से फिट किया जाए। **FSD** को ढोने का भार इंजन क्रू को नहीं दिया जाए क्योंकि इंजन क्रू के निजी सामान इतना अधिक रहता है कि **FSD** को ढोने में असमर्थ है। **FSD** के खो जाने एवं पानी में भीग जाने से खराब होने की पूर्ण संभावना होती है, खो जाने पर इंजन क्रू के खाते से इसकी लागत राशि, जो लगभग 1,30,000/रुपये की रिकवरी होगी, जो सही नहीं है। अतः इसे विचार में लेते हुए **FSD** को अनिवार्य और स्थाई नहीं किया जाए और इंजन क्रू को ढोने का कार्य नहीं दिया जाए। यदि फिर भी रेल प्रशासन को ऐसा लगता है कि इसका उपयोग अनिवार्य है, तो **FSD** को लोकोमोटिव पर पहुंचवाने और लोकोमोटिव से रिसेव कराने की व्यवस्था कराई जाए। इसके लिए आउटसोर्सिंग स्टॉफ की मदद ली जा सकती है।

## 12. Provision of AC in Locomotive :

- **No. 2000/Elect(TRS)/440/18/15 Pt.3/1 New Delhi, Dated: 14.08.23**
- **No.2021/Elect (TRS)/440/winter/Summerprep (e-file: 3345874)**

उपर्युक्त पत्र जारी कर रेलवे बोर्ड द्वारा स्पष्ट निर्देश जारी किए गए थे कि लोको शेड से जब भी लोकोमोटिव शेड आउट होगा तो लोकोमोटिव **Air conditioning** होना सुनिश्चित किया जाएगा। और इस मामले में सभी जोन एवं मंडल को **Drive** चलाने के निर्देश दिए गए थे। किन्तु दुर्भाग्यपूर्ण है कि –

भीषण गर्मी और लू का दौर प्रारम्भ हो चुका है, इसके बावजूद सभी लोकोमोटिव में ए.सी. की व्यवस्था उपलब्ध नहीं कराई गई है। जिन लोको में ए.सी. लगाया गया है, उनमें से अधिकांश सही कार्य स्थिति में नहीं हैं। वर्तमान स्थिति में लोको कैब के अंदर तापमान 50 डिग्री सेल्सियस से अधिक पहुँच जाता है, जिससे लोको रनिंग स्टॉफ के लिए कार्य करना अत्यंत कठिन एवं असुरक्षित हो जाता है।

लोकोमोटिव में लगाए गए गैर-मानक (**Non-standard**) कैब फैन केवल औपचारिकता बनकर रह गए हैं। ये पंखे पर्याप्त हवा नहीं देते, बल्कि अत्यधिक असामान्य शोर उत्पन्न कर रनिंग स्टॉफ को और अधिक परेशान करते हैं। इसके अतिरिक्त, असुविधाजनक कुर्सियाँ भी रनिंग स्टॉफ के लिए गंभीर समस्या बनी हुई हैं।

अतः हमारी एसोसिएशन दृढ़ता से मांग करती है कि लोको कैब में ए.सी. फेल होने की स्थिति को “लोको फेल्योर” माना जाए तथा ऐसे लोको को तुरंत डेड अवस्था में निकटतम लोको शेड भेजा जाए।

साथ ही यह भी अनुरोध है कि सभी **Sr. DEE/TRS, Sr. DME/Loco Shed** तथा लोको शेड पर्यवेक्षकों को निर्देशित किया जाए कि वे ग्रीष्मकालीन अवधि में विशेष रूप से दोपहर 12 बजे से 16 बजे के बीच लोकोमोटिव कैब में फुटप्लेट निरीक्षण करें, विशेषकर बिना ए.सी. वाले **WAG-9** लोकोमोटिव में, ताकि लोको पायलटों की वास्तविक कार्य परिस्थितियों और कठिनाइयों को प्रत्यक्ष रूप से समझा जा सके।

### 13. Provisions of Loco Tools in Locomotive :

लोको टूल्स पूर्व में सरेंडर कर दिए गए थे तथा रेलवे बोर्ड के आदेशानुसार इन्हें पुनः लोकोमोटिव में निर्धारित टूल बॉक्स के माध्यम से उपलब्ध कराया जाना आवश्यक है। दक्षिण-पूर्व रेलवे द्वारा **CAT/KOL** के समक्ष भी हलफनामा प्रस्तुत कर यह आश्वासन दिया गया था कि लोको कैब में टूल बॉक्स सहित आवश्यक टूल्स उपलब्ध कराए जाएंगे, परंतु आज तक इस दिशा में कोई प्रभावी पहल नहीं की गई है।

हमारी एसोसिएशन द्वारा रेलवे बोर्ड, **RDSO** तथा **AILRSA** की विभिन्न रेलवे इकाइयों के माध्यम से लगातार प्रतिनिधित्व किए जाने के बावजूद लोको शेड प्रशासन इस विषय में गंभीरता नहीं दिखा रहा है।

अतः हमारी एसोसिएशन आपसे अनुरोध करती है कि लोकोमोटिव/**EMU/DMU** में टूल बॉक्स व्यवस्था को प्राथमिकता के आधार पर लागू कराने हेतु विशेष अभियान चलाया जाए। वर्तमान में कई लोकोमोटिव में केवल टूल बॉक्स उपलब्ध हैं, परंतु उनमें आवश्यक टूल्स नहीं रखे गए हैं। इसलिए सभी आवश्यक टूल्स को शीघ्र उपलब्ध कराया जाना अत्यंत आवश्यक है।

हम डेटोनेटर, झंडा, **TSD**, सिग्नलिंग बुक, आदि सुरक्षा उपकरणों को अलग-अलग रखने की नीति का घोर विरोध करते हैं तथा मांग करते हैं कि सुरक्षित ट्रेन संचालन हेतु आवश्यक सभी उपकरण एवं टूल्स एक निर्धारित एवं स्थायी टूल बॉक्स में उपलब्ध कराए जाएँ।

### 14. लोकोमोटिव में शौचालय का प्रावधान:-

लोकोमोटिव में शौचालय होना बहुत जरूरी है क्योंकि बायो शौचालय और सिरेमिक शौचालय उपलब्ध नहीं हैं। **LP** को एक लंबी दूरी तक यात्रा करनी होती है और लंबी अवधि के लिए झूटी पर रहना होता है, इसलिए उनके लिए शौचालय की उपलब्धता जरूरी है। शौचालय की अनुपस्थिति से कर्मियों को कई परेशानियों का सामना करना पड़ता है जो उनके स्वास्थ्य और कार्यकुशलता पर नकारात्मक प्रभाव डालती है। वर्तमान समय में महिला **ALP/LP** की नियुक्ति से यह सुविधा और भी जरूरी हो गया है।

### 15. Noise pollution in Loco Cab by Horn:- Impact of Excessive Horn Use on Loco Pilots and Solutions:- (लोको कैब में हॉर्न से होने वाला ध्वनि प्रदूषण एवं लोको पायलटों पर उसका दुष्प्रभाव)

लोकोमोटिव में अत्यधिक तीव्र ध्वनि वाले हॉर्न का लगातार उपयोग लोको रनिंग स्टॉफ, विशेषकर लोको पायलटों के स्वास्थ्य, मानसिक स्थिति एवं कार्यक्षमता पर गंभीर प्रतिकूल प्रभाव डाल रहा है। वर्तमान में उपयोग किए जा रहे हॉर्न की ध्वनि तीव्रता लगभग 110-140 डेसिबल तक होती है, जो मानव स्वास्थ्य के लिए अत्यंत हानिकारक है।

#### अत्यधिक हॉर्न उपयोग के दुष्प्रभाव :-

- (क) **श्रवण शक्ति में कमी (Hearing Loss) :-** उच्च तीव्रता वाले हॉर्न के लगातार संपर्क में रहने से लोको पायलटों की सुनने की क्षमता आंशिक अथवा स्थायी रूप से प्रभावित हो सकती है।
- (ख) **मानसिक थकान (Mental Fatigue) :-** लगातार तेज ध्वनि के कारण मानसिक थकावट उत्पन्न होती है, जिससे सतर्कता एवं कार्य प्रदर्शन में कमी आती है।
- (ग) **तनाव एवं चिड़चिड़ापन (Stress and Irritability) :-** बार-बार तेज आवाज सुनने से तनाव हार्मोन बढ़ते हैं, जिसके

कारण चिड़चिड़ापन एवं मानसिक अस्थिरता उत्पन्न होती है।

- (घ) **एकाग्रता में कमी (Loss of Concentration) :-** अत्यधिक ध्वनि के कारण ध्यान केंद्रित करने की क्षमता प्रभावित होती है, जिससे **SPAD** जैसी परिचालन संबंधी गंभीर त्रुटियों की संभावना बढ़ जाती है।
- (ङ) **नींद में बाधा (Sleep Disruption) :-** लगातार ध्वनि एवं मानसिक तनाव के कारण पर्याप्त एवं गुणवत्तापूर्ण नींद नहीं मिल पाती, जिसका असर अगले दिन की कार्यक्षमता पर पड़ता है।
- (च) **दीर्घकालिक स्वास्थ्य समस्याएँ (Long-Term Health Issues) :-** लंबे समय तक ध्वनि प्रदूषण के संपर्क में रहने से उच्च रक्तचाप, हृदय रोग एवं मानसिक विकार जैसी गंभीर स्वास्थ्य समस्याएँ उत्पन्न हो सकती हैं।
- (छ) **दुर्घटनाओं का बढ़ता खतरा (Higher Risk of Accidents) :-** मानसिक तनाव, थकान एवं एकाग्रता में कमी के कारण दुर्घटनाओं की संभावना बढ़ जाती है, जिससे यात्रियों एवं रेलवे सुरक्षा पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ता है।

### **समाधान एवं आवश्यक कदम :-**

- लोको कैब में ध्वनि प्रदूषण को कम करने हेतु निम्नलिखित उपाय तत्काल लागू किए जाने आवश्यक हैं :-
- हॉर्न का उपयोग केवल उच्च जोखिम वाले क्षेत्रों तक सीमित किया जाए।
- लोको कैब में साउंडप्रूफिंग हेतु उच्च गुणवत्ता वाले इंसुलेटिंग मटेरियल एवं सील्ड फिटिंग्स लगाए जाएँ।
- लोको पायलटों को **Noise-Canceling Headsets** उपलब्ध कराए जाएँ।
- ऑटोमेटेड वार्निंग सिस्टम एवं **Motion-Triggered Horn** तकनीक अपनाई जाए ताकि अनावश्यक मैनुअल हॉर्न उपयोग कम हो सके।
- स्मार्ट सिग्नलिंग एवं ट्रैक फेंसिंग व्यवस्था विकसित कर हॉर्न की आवश्यकता को न्यूनतम किया जाए।
- लोको पायलटों की नियमित **Hearing Test** एवं स्वास्थ्य जांच सुनिश्चित की जाए।
- **CPCB** द्वारा निर्धारित 85 डेसिबल ध्वनि सीमा का कड़ाई से पालन कराया जाए।
- कम तीव्रता (**Low Intensity**) वाले आधुनिक हॉर्न विकसित एवं उपयोग किए जाएँ।
- हॉर्न डिसिप्लिन एवं सुरक्षा उपकरणों के सही उपयोग हेतु नियमित प्रशिक्षण दिया जाए।
- भारतीय रेलवे यदि उपरोक्त उपायों को गंभीरता से लागू करे तो लोको पायलटों पर अत्यधिक हॉर्न उपयोग के दुष्प्रभाव को काफी हद तक कम किया जा सकता है तथा एक सुरक्षित, स्वस्थ एवं बेहतर कार्य वातावरण सुनिश्चित किया जा सकता है।

### **16. बीमार रनिंग स्टॉफ को चिकित्सकीय रूप से "SICK" घोषित न किए जाने एवं प्रशासनिक हस्तक्षेप के संबंध में गंभीर शिकायत।**

अत्यंत खेद एवं चिंता के साथ आपका ध्यान इस गंभीर विषय की ओर आकर्षित कराया जाता है कि पुणे मंडल में अनेक अवसरों पर ऐसा देखा जा रहा है कि लोको रनिंग स्टॉफ जब वास्तविक बीमारी की अवस्था में रेलवे अस्पताल/हेल्थ यूनिट में उपचार हेतु उपस्थित होता है, तब संबंधित चिकित्सक द्वारा उन्हें **"SICK"** पर रखने से यह कहते हुए मना कर दिया जाता है कि "डिविजन के अधिकारियों द्वारा **SICK** देने से मना किया गया है" अथवा "कम से कम **SICK** करें" जैसी मौखिक हिदायत दी गई है।

यह स्थिति न केवल अमानवीय एवं पीड़ादायक है, बल्कि रेलवे सुरक्षा, चिकित्सा स्वतंत्रता तथा कर्मचारियों के मौलिक स्वास्थ्य अधिकारों के भी प्रतिकूल है।

लोको रनिंग स्टॉफ अत्यधिक मानसिक तनाव, अनियमित कार्य अवधि, रात्रिकालीन ड्यूटी, अपर्याप्त विश्राम, मौसमीय विपरीत परिस्थितियों एवं उच्च सुरक्षा उत्तरदायित्व के बीच कार्य करता है। ऐसी स्थिति में यदि कोई रनिंग कर्मचारी अस्वस्थ होकर रेलवे चिकित्सालय पहुँचता है और उसे उचित इलाज के बजाय "फिट" घोषित कर ड्यूटी हेतु बाध्य किया जाता है, तो इसके गंभीर दुष्परिणाम हो सकते हैं —

महोदय, रेलवे चिकित्सा विभाग एक स्वतंत्र तकनीकी विभाग है। किसी भी कर्मचारी को "FIT" अथवा "SICK" घोषित करना पूर्णतः चिकित्सक का पेशेवर एवं स्वतंत्र निर्णय होना चाहिए। यदि वास्तव में किसी प्रकार का प्रशासनिक दबाव चिकित्सकों पर डाला जा रहा है, तो यह अत्यंत गंभीर एवं जांच योग्य विषय है।

**अतः आपसे विनम्र किंतु दृढ़ अनुरोध है कि —**

- इस पूरे प्रकरण की उच्च स्तरीय निष्पक्ष जांच कराई जाए।
- सभी रेलवे चिकित्सकों को स्पष्ट निर्देश जारी किए जाएँ कि वे केवल चिकित्सकीय स्थिति के आधार पर निर्णय लें, किसी प्रशासनिक दबाव में नहीं।
- किसी भी बीमार रनिंग स्टॉफ को जबरन ड्यूटी हेतु "FIT" घोषित करने की प्रथा तत्काल बंद की जाए।
- यदि किसी अधिकारी द्वारा चिकित्सकीय प्रक्रिया में हस्तक्षेप किया गया हो तो उसके विरुद्ध उचित कार्रवाई की जाए।
- रनिंग स्टॉफ के स्वास्थ्य एवं सुरक्षा को सर्वोच्च प्राथमिकता देते हुए मानवीय दृष्टिकोण अपनाया जाए।

**17. "Grievances Forum" for redressal of Loco Running staff**

**Grievances :-**

महोदय, लोको रनिंग स्टाफ अनशिडुल फिल्ड वर्कर है, जिसके कारण बहुत से ग्रीवांसेस का निवारण सीधे तौर पर और आसानी से नहीं हो पाता है। संबंधित मान्यताप्राप्त संगठनों के द्वारा भी समस्याओं को उठाए जाने पर भी उसका समाधान नहीं किया जाता है। इसलिए आपसे आग्रह है कि वर्ष 2005 में निर्गत रेलवे बोर्ड के निर्देश के अंतर्गत एक ग्रीवांसेस फोरम निर्माण कर मंडल, क्षेत्रीय और रेलवे बोर्ड स्तर पर समस्याओं का निवारण करवाने का कृपा किया जाय।

**Thanking You,**

**Yours faithfully,**



**(Pintu Roy)**

**Divisional President (मंडल अध्यक्ष)**

**AILRSA, Pune Division**

**& Asst. Secretary General**

**(केंद्रीय सहायक महासचिव), AILRSA**